

Historieglimt 162

Meråkerbanen

Meråkerbanen er navnet på den norske del av mellomriksbanen mellom Sverige og Norge som ble bygd fra Sundsvall til Trondhjem. Den ble åpnet av kong Oscar II den 22. juli 1882. Kong Oscar II var glad i og stolt av sitt rike Norge. Da han ble kronet til konge i 1872, tok han som valgspråk «Broderfolkens Vål». Da Norge brøt ut av unionen i 1905, skuffet det kongen. Han endret valgspråk til «Sveriges Vål». Toglinjen Sundsvall-Trondhjem hadde også som mål å knytte brødrefolkene sammen. Tanken om togforbindelsen ble fremkastet på et jernbanemøte i Sundsvall i 1869. Landshövdingen (fylkesmannen) i Jämtland sendte et telegram til stiftamtmanden (fylkesmannen) i Trondhjem den 7. juni 1869 som lød slik: *«Ved et jernbanemøte i Sundsvall der avholdes 19de d. md. (denne måned) diskuteres behovet av en jernbane mellem Trondhjem og Sundsvall. Det henstilles til Trondhjem ved utsending eller adresse at udtale anskuelserne fra norsk side.»* På et møte i magistrat og formannskap i Trondhjem ble det enighet om at tanken var av interesse. Tre traseer for banen ble drøftet, nemlig om Meråker, Røros eller Verdal. Ruten Sundsvall-Røros-Trondhjem ble regnet som den beste. Drøftingene om linjevalg er interessant, men vil ta for stor plass her. Den kan leses i den 79 sider lange *«Beretning om Meråkerbanen gjennom 50 år»* av forhenværende distriktssjef Nils Hartvig Ruud, født 1873, fra 1932.

De fleste av Trondhjems ledere ville ha Røroslinjen fordi den var kortest og fordi den ville gi transport fra byen til Røros. Nordtrønderne holdt på Verdal på grunn av svenskehandelen med Levanger. Kommunene, private, fylkene og de to nasjonalforsamlinger lot seg snart engasjere og det ble enighet om å trekke alle disse parter inn i finansieringen. Departementet for det indre eller Indredepartementet undersøkte linjen fra Trondhjem gjennom Strinden og Øvre Stjørdal til riksgrensen. Den ble valgt. Behovet for transport av svensk trelast til Norge stod sterkt i argumentasjonen. På svensk side ble banen kalt enten Jemtlands- eller Sundsvallbanen. De amerikanske-engelske utbyggerne anslo omkostningene til 15.444.000 riksdaler (rdl). I 1870 bevilget Jemtlands landsting 400.000 rdl. og Trondhjem kjøpte aksjer for 300.000 rdl. I rask rekkefølge kom private, banker, fylker, kommuner og nasjonalforsamlingene med sine aksjekjøp. Det forteller litt om tiden at det i Stortinget under debatten ble spurt om trekraften på banen skulle være hester eller lokomotiver! Etter seks år ble spaden satt i jorden den 11. november 1875.

På norsk side ble banen opparbeidet i seks avsnitt; delvis samtidig. 1. og 2. etappe var Trondhjem-Stjørdalsbroen, 3. og 4. etappe var Nedre og Øvre Stjørdal, 5. var Nedre Meråker og 6. var opp til riksgrensen. Gudå-Storlien har den største stigningen. Arbeidsstokken var 5. februar 1876 300 mann, 19. juni 1876 820 mann og 30. oktober 1877 1970 mann. Høyeste antall arbeidere var

1970 mann på en gang. Den 19. oktober 1877 ankom to damplokomotiver fra Manchester. Den 28. august 1879 gikk det første tog fra Rotvoll til riksgrensen. I desember 1879 gikk det første toget fra Sundsvall til Østersund. I februar 1880 gikk det tog fra Lademoen til Enafors og 24. desember 1880 kunne broen over Nidelva tas i bruk. Hele jernbanen ble tatt midlertidig i bruk den 17. oktober 1881, mens den høytidelige åpning kom 22. juli 1882. Det var strålende sommervær da åpningen startet på Storlien og fortsatte mot Trondhjem. Det ble behørig feiret i byen. Da Meråkerbanen ble anlagt, ble Lademoen delt i to. Det var kanskje det største inngrepet som noen gang er gjort i området. Det fikk stor betydning for livet her. Folket ble samtidig delt i to. Det ble forskjell på Øver- og Nerlamon og folket som bodde der. Det ble bare bygd et fåtall smale underganger under banen; først og fremst der hovedveier som Ladeveien og Strandveien gikk. På Lilleby og Dalen førte delingen til at utviklingen på de to sidene ble helt ulik.

Siden har togene trofast trafikkert banen stort sett slik den stod ferdig i 1881. Den har både gods- og passasjertrafikk. Storparten av godset er svensk tømmer særlig til Norske Skog i Skogn. Jeg har ikke funnet noen statistikk over eventuelle skader eller andre ulykker under anleggsperioden, men det var et tungt og krevende arbeid, stort sett med håndkraft. Gjennom de 50 første år er det notert en dødsulykke, nemlig ved Vikhammer den 7. mars 1915 med to døde. Den 27. oktober 1920 veltet et lokomotiv i vannet ved Lademoen, men både lokomotivføreren og fyrbøteren kunne svømme uskadd i land. Gjennom tidene har det gått flere ras på linjen. Det viktigste som har skjedd er at etappen mellom Trondhjem og Hell ble en del av Nordlandsbanen. I årene 1902-1905 ble jernbanen ført fra Hell til Sunnan, i 1926-1929 videreført til Grong, i 1942 åpnet til Storforshei og endelig i 1962 ferdig til Bodø. I 2006 ble Meråkerbanen opprustet for 26.5 millioner kroner og året etter for 30 millioner. Av UNECE er Meråkerbanen oppført som den ene av fire norske jernbaneruter som «Internasjonale hovedtransportstrekninger». Fra 2008 regnes Trondheim-Hell som del av Nordlandsbanen og at Hell-Storlien deretter er Meråkerbanen. Det er vedtatt å elektrifisere Meråkerbanen fra 2017 til 2022.